

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia.....2011 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub
uprawnienia lotnicze**

Na podstawie art. 99 ust. 6 w zw. z art. 94 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze (Dz. U. Nr 168, poz. 1637) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) szczegółowe zasady wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej.”;

2) w § 2:

a) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) wymaganiach Part-66 – należy przez to rozumieć Załącznik 3 do rozporządzenia WE 2042/2003;”

b) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

„8a) egzaminie – należy przez to rozumieć egzamin teoretyczny lub praktyczny;”;

c) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu:

„10a) egzaminatorze - należy przez to rozumieć egzaminatora teoretycznego i praktycznego;”;

d) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) przewodniczącym – należy przez to rozumieć członka komisji egzaminacyjnej powołanego do koordynowania prac tej komisji;”;

3) w § 4 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przeprowadziła pozorowany egzamin praktyczny dla egzaminatora wyznaczonego przez przewodniczącego i uzyskała pozytywną opinię tego egzaminatora.”;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.

4) uchyla się § 5;

5) w § 9 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przeprowadzenie szkoleń, o których mowa w § 6 i § 8, w stosunku do egzaminatorów teoretycznych i praktycznych, inicjują odpowiednio szef egzaminatorów teoretycznych albo szef egzaminatorów praktycznych.”;

6) § 11 otrzymuje brzmienie:

„§ 11. 1. O dopuszczenie do egzaminu państwowego może ubiegać się kandydat, który spełnienia wymogi, o których mowa w art. 96 ust. 1 pkt 1-5 ustawy oraz ukończył odpowiednio teoretyczne albo praktyczne szkolenie lotnicze lub praktykę lotniczą udokumentowane zaświadczeniem o ukończeniu praktycznego szkolenia lotniczego lub praktyki lotniczej.

2. Wymagania w zakresie wiedzy, umiejętności i doświadczenia, podlegające sprawdzeniu w trakcie egzaminu państwowego określają przepisy wydane na podstawie art. 104 ust. 1 i 3 ustawy.

3. Do egzaminu państwowego dopuszcza się kandydata, który spełnił wymagania, o których mowa w ust. 1, oraz złożył wniosek o dopuszczenie do egzaminu teoretycznego albo o dopuszczenie do egzaminu praktycznego, do którego dołącza się w szczególności:

1) zaświadczenie o ukończeniu szkolenia teoretycznego albo praktycznego lub praktyki lotniczej, w tym odpowiedniej dla specjalności pilota liniowego w przypadku ubiegania się o dopuszczenie do egzaminu na licencję pilota liniowego;

2) dowód uiszczenia opłaty lotniczej za egzamin, o której mowa w art. 99 ust. 5 ustawy;

3) oświadczenie o pełnej zdolności do czynności prawnych albo oświadczenie o ograniczonej zdolności do czynności prawnych i zgodę przedstawiciela ustawowego na przystąpienie do egzaminu;

4) orzeczenie lotniczo-lekarskie – tylko w przypadku wniosku o dopuszczenie do egzaminu praktycznego;

5) rekomendację instruktora prowadzącego – tylko w przypadku wniosku o dopuszczenie do egzaminu praktycznego na licencję pilota liniowego.

4. We wniosku o dopuszczenie do egzaminu teoretycznego oraz praktycznego należy również zamieścić dane osobowe i kontaktowe wnioskodawcy z podaniem numeru PESEL albo daty urodzenia w przypadku, gdy kandydat nie posiada numeru PESEL, proponowane miejsce przeprowadzenia egzaminu, a także informację o sposobie odbioru potwierdzenia wyniku egzaminu oraz o dokumentach załączonych do wniosku i posiadanych przez wnioskodawcę licencjach i świadectwach kwalifikacji.”;

7) w § 12:

a) uchyla się ust. 3,

b) w ust. 7 pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) stwierdzenia, że zostały naruszone warunki lub zasady przeprowadzania egzaminów państwowych, w tym zakaz korzystania z materiałów pomocniczych innych niż dostarczone przez komisję egzaminacyjną oraz zakaz porozumiewania się z innymi osobami,”

c) w ust. 8:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ust. 5 pkt 1 i 3 oraz ust. 7 pkt 1 – przyjmuje się, iż osoba nie przystąpiła do egzaminu państwowego;”

- po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) ust. 7 pkt 2 lit. a – unieważnia się wyniki egzaminu ze wszystkich dotychczas zdawanych przedmiotów w trakcie sesji egzaminacyjnych, o których mowa w § 26, i przyjmuje się, że egzaminy ze wszystkich zdawanych przedmiotów są niezaliczone, a ponowne przystąpienie osoby do egzaminu teoretycznego jest możliwe po upływie 12 miesięcy od dnia stwierdzenia przez członka komisji egzaminacyjnej naruszenia warunków lub zasad przeprowadzania egzaminów państwowych;”

8) w § 13:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku gdy egzaminator jest członkiem rodziny kandydata, kandydat lub egzaminator jest obowiązany powiadomić o tym osobę kierującą go na egzamin.”

b) po ust. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Egzaminu praktycznego nie może przeprowadzać egzaminator zatrudniony w certyfikowanym ośrodku szkolenia lotniczego lub organizacji lotniczej prowadzącej szkolenie niezarobkowe, w których odbywało się szkolenie praktyczne.”

9) § 16 otrzymuje brzmienie:

„§ 16. 1. Egzaminator przeprowadzający egzamin państwowy jest obowiązany w szczególności do:

- 1) zachowania w tajemnicy, przed egzaminem państwowym i w czasie jego trwania, treści pytań i tematów egzaminacyjnych;
- 2) bezstronnego i obiektywnego przeprowadzenia egzaminu państwowego przez rzetelną ocenę wiedzy lub umiejętności kandydata;
- 3) rzetelnego prowadzenia dokumentacji egzaminacyjnej;
- 4) niezwłocznego informowania kandydata o wyniku egzaminu państwowego.

2. Z uwzględnieniem ust. 1, egzaminator praktyczny jest obowiązany dodatkowo do przesyłania do sekretarza komisji egzaminacyjnej kompletnej dokumentacji z egzaminu praktycznego w terminie 14 dni od dnia zakończenia egzaminu.

3. W przypadku naruszenia przez egzaminatora obowiązków, o których mowa w ust. 1 lub ust. 2, osoba, która powzięła wiadomość o takim naruszeniu, niezwłocznie zawiadamia o tym przewodniczącego, a przewodniczący powiadamia Prezesa.

4. Naruszenie obowiązków, o których mowa w ust. 1 i 2, stanowi rażące naruszenie obowiązków, o którym mowa w art. 99 ust. 4 pkt 2 ustawy.”

10) w § 21:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jeżeli odwołanie, o którym mowa w § 20, dotyczy wyniku egzaminu teoretycznego albo praktycznego przeprowadzonego na ziemi, przewodniczący w przypadku egzaminu prowadzonego w formie pisemnej z zastosowaniem arkusza egzaminacyjnego zarządza przeprowadzenie egzaminu komisyjnego z udziałem dwóch dodatkowych egzaminatorów, a w przypadku egzaminu prowadzonego z zastosowaniem techniki komputerowej powołuje zespół weryfikacyjny składający się ze specjalistów w danej dziedzinie lub egzaminatorów w celu weryfikacji merytorycznej zasadności odwołania.”;

b) po ust. 4 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W przypadku odwołania się egzaminowanego od wyniku egzaminu przeprowadzonego z zastosowaniem techniki komputerowej, zespół weryfikacyjny rozpatruje odwołanie w terminie nie dłuższym niż 14 dni od daty jego wpłynięcia do Urzędu.”;

11) w § 27 ust.4 otrzymuje brzmienie:

„4. Egzamin teoretyczny na licencję, o której mowa w art. 94 ust. 6 pkt 3 ustawy lub wpisywanych do niej uprawnień zgodnie z Part-66 odbywa się w trybie określonym w wymaganiach Part-66.”;

12) § 28 otrzymuje brzmienie:

„§ 28. Egzamin teoretyczny jest przeprowadzany w języku polskim, z wyjątkiem egzaminu na licencję pilota zawodowego, pilota liniowego i uprawnienia do lotów według wskazań przyrządów, który jest przeprowadzany w języku angielskim.”;

13) § 34 otrzymuje brzmienie:

„§ 34. 1. Za właściwe przygotowanie kandydata do egzaminu praktycznego odpowiada certyfikowany ośrodek szkolenia lotniczego lub organizacja lotnicza prowadząca szkolenie niezarobkowe, które prowadziły szkolenie praktyczne.

2. Egzaminatora na egzamin praktyczny wyznacza przewodniczący komisji egzaminacyjnej lub inny członek komisji wyznaczony przez przewodniczącego.

3. Egzaminator praktyczny, przed rozpoczęciem egzaminu, zobowiązany jest do weryfikacji zaświadczenia o ukończeniu szkolenia praktycznego oraz pozostałych dokumentów potwierdzających spełnienie warunków niezbędnych do przystąpienia do egzaminu praktycznego.

4. Pozytywny wynik sprawdzenia warunków dopuszczenia do egzaminu praktycznego egzaminator potwierdza w protokole egzaminacyjnym.”;

14) § 37 otrzymuje brzmienie:

„§ 37. 1. Miejsce i termin egzaminu praktycznego ustala egzaminator praktyczny w porozumieniu z kandydatem oraz użytkownikiem odpowiednio statku powietrznego lub

zespołu urządzeń statku powietrznego, szkoleniowego urządzenia symulacji lotu, innego urządzenia treningowego lub odpowiednio wyposażonego stanowiska pracy lub stanowiska obsługi technicznej.

2. Egzaminator praktyczny zobowiązany jest do powiadamiania szefa egzaminatorów praktycznych o terminie i miejscu zaplanowanego egzaminu praktycznego na co najmniej 3 dni robocze przed rozpoczęciem tego egzaminu.”;

15) po rozdziale 3 dodaje się rozdział 3a w brzmieniu:

„Rozdział 3a

Szczegółowe zasady wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej

§ 53a. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do egzaminatorów przeprowadzających egzamin państwowy na podstawie umowy cywilnoprawnej zawartej z Urzędem.

§ 53b. 1. Zasady wynagradzania i wysokość wynagrodzenia egzaminatorów określa umowa cywilnoprawna.

2. Stawki wynagrodzenia określone w umowie, o której mowa w ust. 1, uzależnia się od rodzaju licencji, świadectw kwalifikacji i uprawnień lotniczych do nich wpisanych, do których egzaminator przeprowadza egzamin.

§ 53c. 1. W przypadku egzaminów teoretycznych prowadzonych w Urzędzie, kwota jednostkowa wynagrodzenia egzaminatora, przysługuje za przeegzaminowanie jednej osoby z każdego przedmiotu osobno, bez względu na wynik egzaminu.

2. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do egzaminu teoretycznego poprawkowego i komisyjnego.

§ 53d. 1. W przypadku egzaminów na licencje lub świadectwo kwalifikacji, które są wydawane obowiązkowo z co najmniej jednym uprawnieniem lotniczym, wynagrodzenie przysługuje jak za przeprowadzanie egzaminu na licencję lub świadectwo kwalifikacji, bez względu na wynik egzaminu.

2. W przypadku egzaminów na uprawnienie lotnicze wpisywane do licencji lub świadectwa kwalifikacji inne niż uprawnienie, o którym mowa w ust. 1, kwota jednostkowa wynagrodzenia przysługuje za przeprowadzenie egzaminu na każde uprawnienie osobno, bez względu na wynik egzaminu.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do egzaminu teoretycznego poprawkowego i komisyjnego.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

I. Cel wydania rozporządzenia:

Nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze (Dz. U. Nr 168, poz. 1637) ma na celu wypełnienie upoważnienia ustawowego wynikającego z art. 99 ust. 6 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.). Zgodnie bowiem z tym upoważnieniem, minister właściwy do spraw transportu winien określić w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych, szczegółowe zasady wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej. Dotychczas zasady te nie były określone w rozporządzeniu, a zatem niezbędnym było uregulowanie tej kwestii.

Przedmiotowa nowelizacja ma na celu także uaktualnienie stanu prawnego, a w szczególności uwzględnienie faktu nieobowiązania europejskich przepisów bezpieczeństwa lotniczego JAR-66, które zostały zastąpione załącznikiem nr 3 do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 315 z 28.11.2003, str. 1—165). Projekt dostosowuje również obowiązujące regulacje do zmieniających się potrzeb środowiska lotniczego w zakresie egzaminowania oraz precyzuje powstałe w trakcie stosowania rozporządzenia niejasności.

II. Zakres regulacji:

1. Zmiana wprowadzana w § 1 rozporządzenia ma charakter redakcyjno-porządkowy i polega wyłącznie na dodaniu regulacji wskazującej, iż przedmiotowe rozporządzenie określa szczegółowe zasady wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej. Jest to zgodne z upoważnieniem ustawowym, odpowiada istocie nowelizacji, a ponadto czyni zadość § 125 załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. Nr 100, poz. 908).
2. Zmiana wprowadzana w § 2 rozporządzenia ma na celu rozszerzenie katalogu definicji jakimi posługuje się nowelizowane rozporządzenie. Zmiana polega na wprowadzeniu definicji *wymagań Part-66, egzaminu egzaminatora oraz przewodniczącego*. Wprowadzana zmiana ma charakter porządkowy.
3. Zmiana w § 4 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia ma na celu zaostrzenie wymagań w stosunku do kandydatów na egzaminatorów praktycznych tak, aby egzaminatorami były osoby, które zapewnią spełnienie podstawowej reguły wynikającej z przepisów JAR-FCL, iż *poziom fachowości pilotów zależy w dużej mierze od kompetencji egzaminatorów*. Zatem, do powołania na egzaminatora praktycznego nie wystarczy –

tak jak dotąd było - samo uczestnictwo w egzaminie praktycznym (często bierne uczestnictwo), a lepsze przygotowanie zapewni przeprowadzenie pozorowanego egzaminu. Taki egzamin pozorowany nie będzie miał statusu „prawdziwego” egzaminu, gdzie kandydat otrzymałby na jego podstawie jakieś konkretne uprawnienie, gdyż egzaminowany będzie wyznaczony przez przewodniczącego egzaminator, który odgrywając rolę osoby egzaminowanej będzie mógł najpełniej ocenić kwalifikacje kandydata ubiegającego się o wydanie uprawnienia egzaminatora. Treść zmienionego przepisu pozostaje w zgodzie z brzmieniem przepisu JAR-FCL 1.425(a)(3), który stanowi, iż kandydat ubiegający się o wydanie uprawnienia egzaminatora musi przeprowadzić co najmniej jeden egzamin praktyczny w roli egzaminatora tej kategorii, o którą się ubiega, obejmujący przeprowadzenie odprawy przed lotem, egzaminu praktycznego, oceny kandydata zdającego egzamin, odprawy po locie oraz dokonanie odpowiednich wpisów do dokumentacji.

4. Uchylenie § 5 jest podyktowane potrzebą uchylecia nieobowiązujących przepisów JAR-66.
5. Zmiana brzmienia § 9 ust. 1 rozporządzenia ma na celu dostosowanie tego przepisu do realiów i rzeczywistych zadań poszczególnych członków komisji egzaminacyjnej. Wieloletnia praktyka Urzędu Lotnictwa Cywilnego pokazała, że inicjowanie przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na egzaminatorów teoretycznych i praktycznych jest zadaniem, z którego o wiele lepiej są w stanie wywiązać się odpowiednio szef egzaminatorów teoretycznych oraz szef egzaminatorów praktycznych, jako członkowie komisji egzaminacyjnej mocniej zaangażowani we współpracę z egzaminatorami i lepiej znający środowisko egzaminatorów oraz środowisko, z którego wywodzą się kandydaci na egzaminatorów, niż sekretarz komisji. Z tej przyczyny są oni w stanie przewidzieć rzeczywiste potrzeby takich szkoleń podczas gdy sekretarz komisji nie posiada dostatecznych informacji na ten temat.
6. Zmiana brzmienia § 11 ma na celu wyeliminowanie niedogodności oraz ułomności obecnego systemu ubiegania się o wydanie licencji lub uprawnienia lotniczego. Z obowiązującego brzmienia tego przepisu wynika przede wszystkim, że kandydat składa wnioski o wydanie licencji jeszcze zanim przystąpił do egzaminów państwowych. W rezultacie prowadzone jest jedno bardzo długie postępowanie administracyjne, zakończone decyzją o wydaniu lub odmowie wydania licencji/uprawnienia lotniczego. Ma na to wpływ przede wszystkim fakt, że po złożeniu wniosku o wydanie licencji i dopuszczeniu do egzaminu teoretycznego a następnie zdaniu egzaminu teoretycznego, kandydat, w zależności od rodzaju licencji o jaką się ubiega, ma określony czas w trakcie którego musi wyszkolić się praktycznie i podejść do egzaminu praktycznego. Czasami okres ten wynosi nawet do kilku lat jeśli szkolenie praktyczne wymaga uzyskania odpowiedniego nalotu jak w przypadku licencji pilota linowego. Dodatkowo, zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003 r. w sprawie opłaty lotniczej

(Dz. U. Nr 176, poz. 1718, z późn. zm.), w takiej sytuacji kandydat ubiegający się o wydanie licencji/uprawnienia musi z góry, przy złożeniu wniosku uiścić opłatę za egzamin teoretyczny, za egzamin praktyczny oraz za wydanie licencji. Ponadto, z obowiązującego brzmienia § 11 wyraźnie wynika, że przy uwzględnieniu art. 95 i art. 96, warunkiem dopuszczenia do egzaminu jest zdanie egzaminu, co jest oczywistą niedorzecznością. Dlatego też proponuje się wyraźne rozróżnienie, że zarówno dopuszczenie do egzaminu teoretycznego jak i dopuszczenie do egzaminu praktycznego następuje na osobnych wnioskach składanych przez kandydata, do których to wniosków kandydat musi dołączyć określone przepisami załączniki, w tym dowód uiszczenia opłaty lotniczej za egzamin teoretyczny albo za egzamin praktyczny. Natomiast o wydaniu samej licencji na wniosek, stanowi już odrębne rozporządzenie, tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.).

7. Uchylenie w § 12 ust. 3 związane jest z nową redakcją § 11 ust 3 pkt 2, która przewiduje, że do wniosku o dopuszczenie do egzaminu dołącza się dowód uiszczenia opłaty lotniczej. Natomiast zmiana brzmienia § 12 ust. 7 i 8 ma na celu wprowadzenie regulacji, które jednoznacznie rozstrzygałyby kwestię postępowania w przypadku naruszenia przez zdających zasad przeprowadzania egzaminów, w szczególności poprzez używanie w trakcie egzaminów materiałów pomocniczych lub konsultowanie się z innymi osobami. Sytuacje takie są nagminne, a brak możliwości jednoznacznej reakcji powoduje, że zdający naruszający zasady prowadzenia egzaminów czują się bezkarni i podchodząc kolejny raz do egzaminu niejednokrotnie uciekają się do już raz wykorzystanych praktyk. Egzamin ma na celu sprawdzenie zakresu posiadanej przez kandydata wiedzy w odniesieniu do danej licencji/świadectwa kwalifikacji, który gwarantuje bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych, dlatego też nie można pozostawać obojętnym na zachowania, które świadczą o braku lub niskim poziomie tej wiedzy. W przypadku przyłapania zdającego na korzystaniu z materiałów pomocniczych lub porozumiewania się z innymi osobami proponuje się unieważnienie wyników ze wszystkich dotychczas zdawanych egzaminów w trakcie sesji, przyjęcie, że egzaminy ze wszystkich zdawanych przedmiotów są niezliczone, a ponowne przystąpienie do egzaminu teoretycznego byłoby możliwe dopiero po okresie 12 miesięcy. Takie rozwiązanie nie jest obce przepisom lotniczym. Występuje bowiem w materiałach doradczych i administracyjnych JAR-FCL oraz w przepisach rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania, dotyczących mechaników lotniczych obsługi technicznej.
8. Zmiana wprowadzana w § 13 ma na celu rozszerzenie obowiązku powiadamiania, o tym że egzaminatorem jest członek rodziny egzaminowanego na egzaminatora, a także

ustanowienie zakazu dla egzaminatora dotyczącego egzaminowania osób szkolonych w podmiocie, który go zatrudnia. Korzyścią wynikającą z projektowanej regulacji będzie ukrócenie spotykanej praktyki egzaminowania kandydatów przez egzaminatorów, którzy jako instruktorzy zatrudnieni są w podmiocie, w którym szkolił się kandydat.

9. Zmiana wprowadzana do § 16 ma na celu doprecyzowanie obowiązków egzaminatorów oraz zobowiązanie dodatkowo egzaminatorów praktycznych do przesyłania na czas kompletnej dokumentacji egzaminacyjnej do Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Takie zdyscyplinowanie egzaminatorów stanowi ukrócenie nagminnego niewywiązywania się przez egzaminatorów z obowiązku przesyłania protokołów egzaminacyjnych osób zdających, co wstrzymuje proces wydania licencji.
10. Zmiana w § 21 ma na celu dostosowanie obowiązujących przepisów do realiów systemu komputerowego, według którego przeprowadzana jest większość egzaminów (teoretycznych) w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Aktualnie egzaminy teoretyczne niezwykle rzadko przeprowadzane są w formie papierowej - z zastosowaniem arkusza egzaminacyjnego. Praktyka pokazuje, że powoływanie komisji egzaminacyjnej dla analizy zakwestionowanej przez kandydata odpowiedzi na pytanie udzielone przy wykorzystaniu techniki komputerowej jest niecelowe i nazbyt biurokratyczne – biorąc pod uwagę formę tego egzaminu uproszczoną w stosunku do egzaminu z zastosowaniem arkusza egzaminacyjnego. Za wystarczające należy uznać rozpatrzenie odwołania przez zespół weryfikujący tj. złożony ze specjalistów w danej dziedzinie lub egzaminatorów wskazanych przez przewodniczącego.
11. Zmiana wprowadzana w § 27 ust. 4 ma na celu uwzględnienie faktu nieobowiązywania europejskich przepisów bezpieczeństwa lotniczego JAR-66, które zostały zastąpione załącznikiem nr 3 do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania. Wprowadzana zmiana ma charakter porządkowy.
12. Zmiana w § 28 ma na celu wprowadzenie regulacji zgodnej w wymaganiami JAR-FCL i wyraźne wskazanie, że egzaminy teoretyczne co do zasady zdawane są w języku polskim, za wyjątkiem egzaminów na licencję pilota zawodowego, liniowego i uprawnień do lotów według wskazań przyrządów, które zdawane są w języku angielskim. Sytuacja taka możliwa jest na podstawie brzmienia przepisu JAR-FCL 1.480(b) który stanowi, że egzaminy przeprowadzane są w języku/ch, jaki władza lotnicza danego państwa EASA uzna za właściwy. Stanowią one także, że władza lotnicza danego państwa EASA poinformuje kandydatów w jakim języku egzamin będzie prowadzony. W obecnym brzmieniu przepisu rozporządzenia kandydat może sobie wybrać, w jakim języku chce zdawać egzamin, co np. w przypadku nie wybrania angielskiego wariantu językowego do zdawania na licencję pilota zawodowego uniemożliwia przeprowadzenie kandydatowi egzaminu

na podstawie 15 wersji CQB (*Central Question Bank*) wskazywanego jako aktualna wersja egzaminów przez EASA.

13. Nadanie całkowicie nowego brzmienia § 34 ma na celu dostosowanie przepisów rozporządzenia do wymagań JAR FCL 1.030 i 2.030, w szczególności wyraźne wskazanie, że odpowiedzialnym za prawidłowe wyszkolenie kandydata jest certyfikowany ośrodek szkolenia lotniczego lub organizacja lotnicza prowadząca szkolenie niezarobkowe, a odpowiedzialnym za sprawdzenie spełnienia warunków wstępnych do dopuszczenia do egzaminu jest upoważniony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego egzaminator praktyczny. W obecnej sytuacji wyznaczenie egzaminatora praktycznego przez sekretarza komisji egzaminacyjnej jest traktowane przez środowisko jako przejęcie przez Urząd odpowiedzialności za jakość i ostateczny efekt szkolenia praktycznego.
14. Zmiana § 37 ma na celu usprawnienie procedury dotyczącej wyboru miejsca i terminu egzaminu praktycznego poprzez wskazanie, że są one indywidualnie ustalane przez egzaminatora i kandydata. Jednocześnie wprowadza się obowiązek dla egzaminatora praktycznego, aby powiadamiał szefa egzaminów praktycznych o terminie i miejscu zaplanowanego egzaminu, co pozwoli na realne sprawowanie nadzoru nad tymi egzaminami.
15. Wprowadzenie nowego rozdziału 3a ma na celu wypełnienie upoważnienia ustawowego z art. 99 ust. 6 pkt 3 poprzez wskazanie szczegółowych zasad wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej.

Zgodnie z art. 99 ust. 2a ustawy – Prawo lotnicze, za uczestnictwo w komisji egzaminacyjnej, członkowie tej komisji otrzymują wynagrodzenie. Dotychczas kwestia ta była regulowana zarządzeniem Nr 3/2003 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 stycznia 2003 r. w *sprawie powołania Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej* zmienionego zarządzeniem nr 5/2004 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 lutego 2004 r. *zmieniającego zarządzenie w sprawie powołania Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej*. Taka regulacja w sposób oczywisty stała w sprzeczności ustawowymi zasadami prawa, bowiem wyłącznie akt o charakterze wewnętrznym decydował o zasadach wynagradzania egzaminatorów. Dlatego też mocą zarządzenia nr 1/2010 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 stycznia 2010 r. *uchylającego zarządzenie nr 3/2003 w sprawie powołania Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej*, regulacja ta została uchylona.

Proponowane brzmienie § 53a – 53d przewiduje, że egzaminatorzy wchodzący w skład komisji egzaminacyjnej, przeprowadzają egzaminy na podstawie umów cywilno-prawnych zawieranych z Urzędem Lotnictwa Cywilnego reprezentowanym przez Dyrektora Generalnego Urzędu. Zawarcie umowy stanowi podstawę do wypłaty wynagrodzenia egzaminatorowi.

Jednocześnie stawki wynagrodzenia określone w umowie, uzależnia się od rodzaju licencji, świadectw kwalifikacji i uprawnień lotniczych do nich wpisanych, do których egzaminator przeprowadza egzamin.

Co do zasady, w przypadku prowadzenia egzaminów teoretycznych na licencję lub świadectwo kwalifikacji prowadzonych w siedzibie ULC, stawka wynagrodzenia przysługuje egzaminatorowi teoretycznemu za każdą jedną przeegzaminowaną osobę z jednego przedmiotu. Stawka ta podlega zatem zwielokrotnieniu o liczbę przeegzaminowanych kandydatów ubiegających się o uzyskanie licencji lub świadectwa kwalifikacji. Kwestię tę reguluje projektowany przepis § 53c ust. 1. Ta sama zasada odnosi się do wynagradzania egzaminatorów teoretycznych w przypadku przeprowadzenia teoretycznego egzaminu komisyjnego lub poprawkowego na daną specjalność lotniczą.

Dodatkowo proponowane przepisy przewidują wyraźne wskazanie sposobu wynagradzania egzaminatorów za przeprowadzenie egzaminów na licencje lub świadectwa kwalifikacji, do których musi być wpisane co najmniej jedno uprawnienie od sposobu wynagradzania za przeprowadzenie egzaminu na każde kolejne uprawnienie wpisywane do licencji lub świadectwa kwalifikacji. W pierwszym przypadku kwota wynagrodzenia egzaminatora jest kwotą ustalaną jak za egzamin, i pokrywa tak egzamin na licencję/świadectwo kwalifikacji jak i obowiązkowo wpisywane do tego dokumentu uprawnienie. W przypadku drugim (rozszerzanie przez członka personelu lotniczego kwalifikacji i zdobywanie innych uprawnień, które mogą być wpisane do licencji lub świadectwa kwalifikacji, tj. tzw. uprawnień dodatkowych), egzaminatorowi przysługuje wynagrodzenie za przeprowadzenie egzaminu na każde uprawnienie osobno. Regulacje te mają odpowiednie zastosowanie do przeprowadzania egzaminu poprawkowego i komisyjnego (tak teoretycznego jak i praktycznego) na licencję/świadectwo kwalifikacji wraz z obowiązkowo wpisywanym do nich uprawnieniem lotniczym oraz do przeprowadzenia egzaminu tylko w zakresie uprawnienia dodatkowego (*vide* § 53d projektu).

Projektowane rozporządzenie określa okres *vacatio legis* na 14 dni od dnia opublikowania, zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. *o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych* (Dz. U. z 2005 r. Nr 190, poz. 1606, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

III. Ocena skutków regulacji:

Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

Rozporządzenie ma wpływ na osoby, które będą powołane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na członków komisji egzaminacyjnej do przeprowadzania egzaminów państwowych na podstawie zawartych umów cywilno-prawych oraz na osoby ubiegające się o wydanie licencji lub uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji. Rozporządzenie ma również wpływ na funkcjonowanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, gdyż m.in. członkami komisji egzaminacyjnych będą także pracownicy Urzędu, a wynagrodzenia egzaminatorów są finansowane z budżetu państwa.

Konsultacje społeczne:

Projekt zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Aeroklub Polski ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
2. General Aviation sp. z o. o. Góraszka, 05-462 Wiązowna;
3. AOSL WSOSP w Dęblinie ul. Dywizjonu 303 nr 12, 08-521 Dęblin;
4. PLL LOT S.A. ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
5. Henor - Szkoła Motolotniowa ul. Powodowo, 164-200 Olsztyn;
6. Kompol - Szkoła Motolotniowa Chmielewo 20, 06-150 Świercze;
7. Aeroteka ul. 3 Maja 49, 05-080 Izabelin;
8. AVIA - TECH Szkoła Lotnicza ul. Zagórze 1, 38-400 Krosno;
9. Polskie Stowarzyszenie Sportów Powietrznych ul. Żytnia 15/12, 01-014 Warszawa;
10. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie ul. Pocztowa 54, 22-100 Chełm;
11. EUROLOT ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
12. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
13. AIRCOM ul. Mokotowska 15 A lok. 4, 00-640 Warszawa;
14. Bartler - Usługi Lotnicze, Szczepan Bartler Al. Raclawickie 33/22, 20-049 Lublin;
15. Skydive - Club 3Miasto ul. Słoneczna 1/4, 81-198 Mosty;
16. FHU Tarm - Marek Tarczykowski ul. Hippyiczna 22, 86-005 Białe Błota;
17. Atmosfera - Ośrodek Szkolenia Spadochronowego ul. Jaworowa 23, 05-830 Nadarzyn ;
18. AD ASTRA ul. Romana Popiołka 16, 01-496 Warszawa;
19. Adriana Aviation, Watorowo, 86-253 Kijewo Królewskie;
20. AEROGRYF AVIATION ul. Przestrzenna 10, 70-800 Szczecin;
21. Aeroklub Bielsko-Bialski ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko Biała;
22. Aeroklub Częstochowski ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 4, 42-200 Częstochowa;
23. Aeroklub Kielecki ul. Jana Pawła II 9, 26-001 Masłów;
24. Aeroklub Krakowski Al. Jana Pawła II 17, 30-969 Kraków;
25. Aeroklub Orłąt w Dęblinie ul. Dywizjonu 303/182, 08-521 Dęblin;
26. Aeroklub Pomorski ul. 4 Pułku Lotniczego 17, 87-100 Toruń;
27. Aeroklub Poznański Lotnisko Kobylnica, 62-006 Poznań;

28. Aeroklub Śląski w Katowicach Lotnisko Muchowiec, 40-271 Katowice;
29. Aeroklub Warszawski ul. Księżycowa 1, 01-934 Warszawa;
30. Aeroklub Ziemi Lubuskiej ul. Skokowa 18, 66-015 Zielona Góra;
31. Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej ul. Przemysłowa 48, 97-300 Piotrków Trybunalski;
32. ALIFF AIR Smardzów 2B, 56-040 Oleśnica;
33. Bartolini Air ul. Tymienieckiego 22/24, 90-349 Łódź;
34. Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji ul. S. Kóska 43, 43-512 Kaniów;
35. EADS ZUA MIELEC skrytka pocztowa 51, 39-300 Mielec;
36. EXIN ul. Rynek 18, 20-111 Lublin;
37. Fly Polska Sp. z o.o. Jasionka – Lotnisko, 36-002 Jasionka;
38. FLY SERVICE ul. Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław;
39. Flyer Aviation ul. Instalatorów 9, 02-875 Warszawa;
40. GoldWings Flight Academy ul. Batystowa 4/1, 02-835 Warszawa;
41. Heli Invest ul. Sternicza 107, 01-350 Warszawa;
42. IBEX ul. Żelazna 54, 00-852 Warszawa;
43. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
44. NORMAL Piotr Jafernik ul. Cieszyńska 319, 43-300 Bielsko Biała;
45. OKL Politechnika Rzeszowska Jasionka 915, 36-906 Trzebownisko;
46. PP-AERO - Ośrodek Szkolenia Lotniczego ul. Nastrojowa 16, 02-441 Warszawa;
47. PZL Mielec ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec;
48. PZL Świdnik Al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik;
49. Royal Star Aero ul. Kosmonautów – Lotnisko, 39-300 Mielec;
50. RUNWAY ul. gen. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
51. SILVAIR Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3, 02-777 Warszawa;
52. Smart Aero Service - Tomasz Malec ul. Wybraniecka 32, 25-128 Kielce;
53. SPRINT AIR ul. Szyszkowa 20, 02-285 Warszawa;
54. TARGOR FLIGHT CLUB Antoniewo 13, 07-311 Wąsewo;
55. Technika/Agrotechnika ul. Pokrzywno 8, 61-315 Poznań;
56. UNITEDSKY ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
57. Vantum Air ul. Wolska 88, 01-141 Warszawa;
58. ŻELAZNY 6 ul. Poznańska 3, 62-023 Gądky;
59. Stowarzyszenie Instruktorów Lotniowych i Paralotniowych ul. Rydygiera 11/4, 5-248 Wrocław;
60. Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe ul. Wolska 87/9, 01-229 Warszawa;
61. IATA ul. Szpitalna 6 Apt 1B, 00-031 Warszawa;
62. Krajowa Rada Lotnictwa;
63. Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND;
64. Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczypospolitej Polskiej;
65. Związek Polskich Spadochroniarzy;
66. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;

67. Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego;
68. Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych;
69. Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego;
70. Stowarzyszenie Mechaników Lotniczych;
71. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
72. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
73. Forum Związków Zawodowych;
74. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
75. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
76. Business Centre Club - Związek Pracodawców;
77. Związek Rzemiosła Polskiego.

Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżet jednostek samorządu terytorialnego:

Wejście w życie projektu nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Całość kosztów związanych z prowadzeniem egzaminów, w tym koszty wynagrodzeń egzaminatorów, będą finansowane ze środków przyznanych na funkcjonowanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Wpływ na rynek pracy:

Regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców:

Regulacja nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki.

Wpływ na sytuację i rozwój regionalny:

Regulacja nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.